

Kalamitet ved i sine Overvejelser at gaa ud fra, at dette Anlæg vilde blive rentabelt eller lukrativt.

Ikke ganske samme Stilling indtager Ministeren (Sp. 5170), idet han ikke nævner Ernst's Overskridelser, ikke heller Andragerens forstyrrede Salg af Byggegrunde, men fremhæver, at „man gik den Gang ud fra, at denne Bane havde Chancer for at blive et i sig selv saa rentabelt Foretagende, at der ikke var Anledning for Staten til at yde et saa stort Tilskud til dens Anlæg som til de andre i Lov 8. Maj 1894 omhandlede Privatbaner“. Ministeren slutter med at sige, at han opfatter Finansudvalgets Indstilling om Andragendet som en Anmodning til Ministeren om at overveje, hvorvidt der er Anledning til at foreslaa Ændring i Lov 8. Maj 1894 med Hensyn til denne Bane. Og kommer Ministeren til denne Opfattelse, at der er Grund hertil, maa dette ske ved et Forslag i næste Rigsdagssamling.

Heraf fremgaar, at Minister Hage uden mindste Foranledning i selve Andragendet eller i Folketingets Behandling af det næsten paa Forhaand har haft den Opfattelse rede, at Statskassens Hjælp kun kunde ydes, ved at forvandle den i og for sig intetsigende Kendsgerning, at Banen skulde have faaet ufuldstændigt Statstilskud til Ekspropriation og Materiel, til en Anklage imod Rigsdagen for at have skønnet fejl over dette Baneprojekt.

Ingen anden i Folketinget udtaler sig om Andragendet, som derpaa (Sp. 5177) enstemmig med 62 Stemmer indstilles til Ministeren.

Minister Hage fremsætter saa 28. Oktober 1904 nærværende Lovforslag i Folketinget, og naar Forslaget har kunnet passere Folketinget, uagtet det er begrundet vidt forskellig fra Folketingets Indstilling om Alfred Christensens Andragende, saa maa dette vel forklares ved, at man har følt sig fyldestgjort ved, at Andrageren fik, hvad man ønskede, han skulde have, men har saa ikke skænket Lovforslagets Begrundelse Opmærksomhed. Saaledes maa

man da helst forklare sig, at Tinget ikke beskæftigede sig det mindste med Sagen, den gik igennem alle 3 Behandlinger, uden at et Medlem sagde et Ord til dens anbefaling, saa der maa ikke lægges for megen Vægt paa Forslagets enstemmige Vedtagelse, som af Udvalgets Flertal fremhævet.

Dermed kommer Forslaget ind i Lands-tinget.

Mindretallet kan da ikke skjule sin Forbavselse over, at Lovforslaget overhovedet har kunnet fremkomme, da det skulde synes ganske uacceptabelt for Rigsdagen, allerede af den Grund, at der i de ledsagende Motiver opstilles et aldeles nyt og efter Mindretallets Mening ganske umuligt Princip: at Rigsdagen eller endog det enkelte Ting gennem Vedtagelsen af en Jærnbaneconcessionslov ud fra teknisk fejle Forudsætninger kan paadrage Staten blot den allerringeste Grad af Erstatningsansvar, naar Dagen kommer, da disse Forudsætninger briste. Thi det er det, som foreligger her, hvad Mindretallet skal forsøge at klarlægge dels ved ordret Gengivelse af Hovedmotivet i dets hele Klarhedens og Overbevisningens Fylde, dels ved forkortet Gengivelse af den øvrige Motivering. Ministeriet argumenterer for Lovforslaget saaledes: *Da* Landstingets Ordfører (Rump) under Forhandlingen om Privatbaneloven i 1893 har udtalt (Tidenden 1893—94, Sp. 1377): „Vi mene, at Lyngbybanen er stillet under saa favorable Vilkaar med Hensyn til at betale sig og derved vistnok ogsaa forholdsvist let vil kunne skaffe Penge til Veje, at vi mene at kunne gøre en Undtagelse saaledes, at den ikke faar noget Bidrag til Ekspropriation og ikke heller til Driftmateriel“; *da* „denne Antagelses Rigtighed i hvert Fald ikke hidtil har bekræftet sig“; *da derhos* Banens Anlægsudgifter have oversteget med 200,000 Kr., hvad den var anslaaet til, og *da* „Grosserer Alfred Christensen (Koncessionshaveren) i afvigte Rigsdagssamling har andraget Staten om at overtage for 65,000